Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7598

23. 07. 90

Sachgebiet 951

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Faße, Daubertshäuser, Antretter, Bamberg, Bulmahn, Duve, Ewen, Gansel, Haar, Hasenfratz, Ibrügger, Kastning, Kretkowski, Kuhlwein, Dr. Niese, Odendahl, Pauli, Rixe, Weisskirchen (Wiesloch), Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/7535 —

Verschlechterung der seemännischen Ausbildung

Die Bundesregierung beabsichtigt, die bewährte seemännische Ausbildung in der Bundesrepublik Deutschland auf die internationalen Mindestnormen zu reduzieren. Das wird dazu führen, daß die Qualifikation des Schiffsführungspersonals sinkt. Dies hat vielfältige negative Folgen, beispielsweise auch für die Schiffssicherheit. Ebenfalls würden mittelfristig in den Häfen die Landarbeitsplätze verlorengehen, die eine hohe seemännische Qualifikation erfordern. Dies könnte dann in einem weiteren Schritt dazu führen, daß die internationale Seeschiffahrt teilweise wechselt aus den deutschen Seehäfen in solche europäischen Seehäfen, die diese Leistungen auf einem hohen Niveau anbieten. Eine solche Entwicklung würde die Chancen der deutschen Seehafenwirtschaft weiter verschlechtern.

1. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, die Befugnisstruktur in der deutschen Seeschiffahrt zu ändern, welche Ziele verfolgt sie damit und welche Gründe sind dabei maßgebend?

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Befugnisgrenzen der Mittel- und Kleinpatente zu erweitern, um

- die Befugnisse den mit der Ausbildung tatsächlich erworbenen Qualifikationen anzupassen,
- der Weiterentwicklung der Schiffstechnik (Automation) Rechnung zu tragen,
- die beruflichen Perspektiven auf dem nationalen und internationalen Arbeitsmarkt attraktiver zu gestalten und dadurch dem Nachwuchs größere Chancen einzuräumen.

Der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung werden in Kürze einen Entwurf zur

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 17. Juli 1990 übermittelt. Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Änderung der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung vorlegen, durch den die Befugnisse für Inhaber der Befähigungszeugnisse AM, AK und CT in vertretbarem Umfang geändert werden.

Im einzelnen soll:

ein Kapitän AM Frachtschiffe bis zu einer Größe von 12 000 BRT (bisher 1 600 BRT Freidecker/4 000 BRT Volldecker) weltweit, ein Kapitän AK Frachtschiffe bis zur einer Größe von 1 600 BRT in der Mittleren Fahrt (bisher 500 BRT Freidecker/1 000 BRT Volldecker in der Kleinen Fahrt) führen dürfen und ein Schiffsbetriebstechniker CT die Befugnis zum Leiten von Maschinenanlagen bis 10 000 kW (bisher 8 000 kW) erhalten.

2. Wodurch ist ein Seemann qualifiziert, Schiffe bis 1 600 BRT (4 000 BRT Volldecker-Vermessung) in allen Fahrgebieten als Kapitän zu führen, wenn er nur für den Erwerb des Befähigungszeugnisses AK zur Führung eines Frachtschiffes bis zu einem Rauminhalt von 500 BRT (1 000 BRT Volldecker-Vermessung) in der kleinen Fahrt ausgebildet ist?

Der Bundesminister für Verkehr beabsichtigt, die Befugnis des Kapitäns AK zum Führen von Frachtschiffen nur bis zu einem Raumgehalt von 1 600 BRT in der Mittleren Fahrt auszudehnen. Die Ausbildung zum Erwerb des Befähigungszeugnisses AK vermittelt schon heute die für das Führen von Schiffen dieser Größenordnung im Bereich der Mittleren Fahrt notwendigen Kenntnisse. Schon nach bisherigem Recht sind Kapitäne AK befugt, nach einer Fahrtzeit von zwei Jahren Frachtschiffe bis zu einem Raumgehalt von 500 BRT Freidecker/1 000 BRT Volldecker in der Mittleren Fahrt zu führen.

3. Inwieweit soll es zukünftig möglich sein, mit einer Fachschulausbildung von vier Semestern (AM) die gleiche Qualifikation zu erwerben wie mit einer Fachhochschulausbildung von sechs Semestern (AG)?

Auch zukünftig werden Kapitäne AM nicht die gleichen Befähigungen erhalten, wie die an einer Fachhochschule ausgebildeten Kapitäne AG (vergleiche Antwort zu Frage 1).

4. Welche Risiken sieht die Bundesregierung für die Fachhochschulausbildung bei einer Befugniserweiterung für das Mittelpatent, und von welchem Bewerberkreis erwartet sie künftig noch Interesse an einer Fachhochschulausbildung?

Durch die geplante Befugniserweiterung für das Mittelpatent (AM) sieht die Bundesregierung keine grundsätzlichen Risiken für die Fachhochschulausbildung. Die Bundesregierung ist bestrebt, die Fachhochschulausbildung auch künftig für einen möglichst großen Bewerberkreis attraktiv zu machen. Diese Bewerber sollen weiterhin die führenden Positionen an Bord von größeren Schiffen aber auch von Fahrgastschiffen einnehmen. Auch künftig werden sich deshalb alle diejenigen für die Fachhochschulausbil-

dung entscheiden, die ein nautisches Befähigungszeugnis ohne Einschränkungen erwerben wollen. Eine hochqualifizierte Fachhochschulausbildung bietet außerdem die besten Voraussetzungen für eine spätere Tätigkeit an Land. Zur Steigerung der Attraktivität dieser Fachhochschulausbildung – und damit Gewinnung des entsprechenden Nachwuchses – ist zudem geplant, die Ausbildungszeiten durch Verkürzung der Vorausbildung zu verringern.

Die Bundesregierung würde eine Konzentration der Ausbildung im Fachhoch- und Fachschulbereich auf wenige Standorte und der damit möglichen Verbesserung der dortigen Ausstattung begrüßen.

5. Wie ist der beabsichtigte Qualifikationsabbau mit der Forderung nach hochqualifizierten Seeleuten zu vereinbaren?

Die Bundesregierung sieht in der geplanten Änderung der Befugnisse keinen Qualifikationsabbau.

Die Befugnisse können im vorgesehenen Rahmen erhöht werden, weil:

– die Navigations- und Kommunikationseinrichtungen wesentlich vereinfacht und verbessert wurden und die bisherigen Fahrtgebietsgrenzen damit an Bedeutung verloren haben,
– in der heutigen Ausbildung zum AM/AK auch Kenntnisse für das Fahrtgebiet Große Fahrt/Mittlere Fahrt vermittelt wurden, da
– die jetzigen Befugnisse AM(W)/AK(W) den Einsatz als Wachoffizier im Bereich der Großen Fahrt (auf Schiffen jeder Größe)/ Mittleren Fahrt (bis 1 000 BRT Freidecker/1600 BRT Volldecker) zulassen.

6. Wie ist der beabsichtigte Qualifikationsabbau mit der Forderung nach vorbeugendem Umweltschutz vereinbar – insbesondere im Hinblick darauf, daß das Gefahrenpotential durch den Transport von gefährlicher Ladung ständig zunimmt?

Es gelten die Ausführungen zu Frage 5. Auch in bezug auf vorbeugenden Umweltschutz durch hohen Ausbildungsstand wird keine Verschlechterung eintreten. Der besonderen Bedeutung des Umweltschutzes wurde und wird auch zukünftig in der Schiffsoffiziersausbildung Rechnung getragen.

7. Inwieweit wird durch die beabsichtigte Änderung der Befähigungsstruktur der Umtausch von außerhalb der EG erworbenen Befähigungszeugnissen in deutsche Befähigungszeugnisse erleichtert?

Nur Deutsche im Sinne des Grundgesetzes können ein Befähigungszeugnis durch Umtausch erwerben. Ein solcher Umtausch wird auch künftig nur dann zugelassen, wenn der Bewerber nach-

weist, daß er die für den Besitz des jeweiligen Befähigungszeugnisses notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten durch eine gleichwertige Ausbildung und Tätigkeit erworben hat.

8. Inwieweit trifft es zu, daß Nicht-EG-Seeleute, die ihr Befähigungszeugnis in einem Land außerhalb der EG erworben und dann in ein deutsches Befähigungszeugnis umgetauscht haben, alle Positionen – mit Ausnahme der Kapitänsposition – einnehmen können, für die lt. Schiffsbesetzungsverordnung deutsche Befähigungszeugnisse vorgeschrieben sind?

Wie bereits bei Frage 7 erläutert wurde, kann ein Ausländer kein deutsches Befähigungszeugnis durch Umtausch erwerben. Eine Besetzung in der geschilderten Weise ist nicht möglich.

9. Inwieweit ist dies zu vereinbaren mit der Entschließung des Deutschen Bundestages vom 7. Dezember 1988, in der die Bundesregierung aufgefordert worden ist, durch eine Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung umgehend sicherzustellen, daß der überwiegende Anteil der Arbeitsplätze des Führungspersonals und der für die Qualifizierung notwendigen Ausbildungsplätze an Bord der im internationalen Seeschiffahrtsregister eingetragenen Schiffe für deutsche Seeleute bleibt?

Die Entschließungen des Deutschen Bundestages und -rates wurden durch die Änderung des § 14 Schiffsbesetzungs-Verordnung in geltendes Recht umgesetzt. Der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung haben dadurch sichergestellt, daß der überwiegende Anteil der Arbeitsplätze des Führungspersonals Inhabern deutscher Befähigungszeugnisse vorbehalten ist und auch eine ausreichende Anzahl von deutschen Schiffsmechanikern oder Auszubildenden an Bord sein muß.

10. Sieht die Bundesregierung das von ihr bereits 1982 ratifizierte internationale Übereinkommen von 1978 über die Ausbildung, die Befähigung und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) künftig als Richtschnur für Signatar-Staaten mit einem höheren Qualifikationsniveau als dem vom Übereinkommen zu sichernden Mindeststandard?

Nein. Das STCW-Übereinkommen soll international einen Mindeststandard sichern. Die deutschen Anforderungen an die Befähigung der Seeleute liegen auch mit den geplanten Änderungen wesentlich höher.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333